

Projetos mostram que 2006 deve ser o ano das PPPs

Após meses de calorosos debates no Congresso Federal, a lei federal que disciplina as Parcerias Público-Privadas já foi aprovada (Lei 11.079/04) e completa um ano. Mais antiga, a Lei mineira 14.868 é precursora das PPPs no país e completou dois anos, sendo seguida de perto pela legislação de São Paulo. No entanto, nenhuma PPP foi ainda concedida à iniciativa privada.

A demora na implantação das PPPs é natural. Mesmo na Inglaterra, onde as PPPs surgiram e experimentaram maior sucesso, poucos projetos foram implementados nos primeiros anos (um projeto no ano de 1987, nenhum projeto em 1988 e 1989 e apenas dois projetos em 1990).

Com muito mais razão, tal implantação haveria de demorar no Brasil, onde as estruturas precisam ser mais complexas e as garantias mais fortes para compensar a menor credibilidade do governo e sua menor capacidade orçamentária. Isso para não falar na instabilidade política por que passamos neste último ano, o que, por si só, seria suficiente para fulminar qualquer programa governamental de maior amplitude.

Apesar de toda a instabilidade política e a proximidade das novas eleições, as PPPs vêm resistindo e já se revelam os primeiros projetos a serem licitados.

Após passar por audiência pública, o edital e a minuta de contrato PPP da Linha 4 do Metrô de São Paulo foram submetidos a processo de consulta pública para colher contribuições de interessados e da sociedade em geral, tal como previsto na lei federal de PPPs. Concluída a consulta pública e analisadas as contribuições oferecidas, o edital de licitação foi publicado em 22 de dezembro passado, prevendo a entrega de propostas em 21 de março de 2006.

O projeto da Linha 4 do Metrô de São Paulo, concebido sob a égida da lei federal de PPPs e da Lei paulista 11.688, foi estruturado como uma PPP na modalidade concessão patrocinada, onde parte substancial das receitas do parceiro privado incumbido da operação e manutenção da linha, assim como do fornecimento do material rodante, advém da tarifa paga pelos usuários, cabendo ao governo estadual complementar a tarifa caso ela fique defasada em relação a uma certa tarifa de referência (R\$ 2,08 por passageiro), corrigida pela média do IGPM e do IPC-FIPE, nos primeiros 15 anos de operação, e apenas pelo IPC-FIPE a partir de então.

Além disso, a depender das propostas formuladas, o governo poderá ser chamado a pagar uma contraprestação pecuniária adicional ao parceiro privado, dividida em 48 parcelas e limitada a R\$ 120 milhões. A menor contraprestação exigida do poder concedente ou, alternativamente, o maior desconto oferecido em seu favor sobre as tarifas pagas pelos usuários será classificada em primeiro lugar, passando-se então ao exame de sua habilitação, dentro do critério de inversão de fases autorizado pela lei federal de PPPs.

Assim, a Linha Quatro é Amarela do Metrô de São Paulo se apresenta como um marco na história das PPPs no Brasil, constituindo o primeiro projeto de PPP a ser licitado.



Paralelamente, o estado de Minas Gerais já submeteu a consulta pública a minuta de edital e contrato do que provavelmente será a primeira PPP no setor rodoviário, compreendendo a recuperação e manutenção da Rodovia MG-050, com previsão para a publicação do edital em 16 de janeiro próximo.

A MG-50 foi também estruturada como uma concessão patrocinada, integrando a remuneração do parceiro privado a cobrança do pedágio, fixado em R\$ 3 por passagem de pedágio, e uma contraprestação adicional limitada a R\$ 30 milhões por ano e garantida pela Codemig, empresa estatal dotada da função de garantidora.

Embora tenha largado um pouco atrás, com sua lei de PPPs aprovada apenas em dezembro de 2004 (Lei 9.290), o estado da Bahia já concluiu o processo de consulta pública de seu primeiro edital e contrato de PPP, desta vez no setor de saneamento básico, tendo por objeto a construção, operação e manutenção do Sistema de Disposição Oceânica do Jaguaribe (incluindo emissário submarino).

Tal projeto, que será contratado pela Embasa - Empresa Baiana de Águas e Saneamento, constituirá a primeira PPP na modalidade concessão administrativa, em que o serviço é prestado diretamente ao poder concedente, advindo deste 100% da remuneração devida ao parceiro privado. Tal contraprestação se dará na forma de cessão de recebíveis detidos pela Embasa ao parceiro privado.

Além desses projetos que já se encontram estruturados e em fase de licitação ou consulta pública, diversos outros projetos vão sendo anunciados e podem reforçar as estatísticas de PPPs ainda para o ano de 2006.

Em nível federal, destacam-se os projetos de recuperação, manutenção e extensão do segmento baiano da Rodovia BR-116 (sendo estudado por meio de convênio firmado entre o Ministério do Planejamento, BNDES e IFC) e projetos de irrigação como o Baixio de Irecê e Pontal, já avançados em sua estruturação. Forte candidata à PPP, a Ferrovia Norte-Sul foi retirada do programa de PPPs por se entender que a mesma poderia ser viável dentro do regime comum de concessões de serviço público, com maiores responsabilidades à iniciativa privada e menor custo ao setor público.

Todos esses projetos fazem-nos acreditar que 2006 será um ano decisivo para as PPPs. Se os primeiros projetos forem licitados e executados com sucesso, a PPP deverá se consolidar e proliferar no país, em todas as esferas de governo. Considerando o bom momento econômico que vive o Brasil, não é abalado sequer pela crise política, é uma oportunidade que não pode ser mais uma vez perdida.